



Documento dell'Osservatorio sul TPL, aggiornato al 27 luglio 2012.

**Nome dell'iniziativa:** "OSSERVATORIO per l'efficienza del trasporto pubblico";

**Dove:** Napoli città e provincia - regione Campania.

**Quando:** dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 2012;

**Scopo:** monitorare l'efficienza del trasporto pubblico a Napoli ed in regione Campania per stimolare i soggetti preposti a compiere urgenti azioni di miglioramento.

**Il WWF per l'efficienza del trasporto pubblico in Campania**

**Aggiornato al 27 Luglio 2012**

*Il WWF, con l'intento di offrire un contributo propositivo alle azioni da intraprendere in base alla legge regionale n° 3 del 28/3/02 e al relativo regolamento di attuazione, al fine di raggiungere obiettivi di mobilità sostenibile in Napoli e nella regione Campania, sta affrontando il tema della scarsa efficienza dei trasporti pubblici nel comprensorio e lo fa anche attraverso il monitoraggio del fenomeno per tutto l'anno 2012.*

*Ha istituito, quindi:*

***l'Osservatorio per l'efficienza del trasporto pubblico a Napoli e nella Regione Campania.***

*Ha attivato:*

*un **sondaggio permanente sul tema**, sul proprio sito [www.mobilitanapoli.it](http://www.mobilitanapoli.it) .*

L'esigenza è scaturita in modo unanime e pressante a seguito delle giornate di informazione e sensibilizzazione organizzate dal WWF Campania sul tema della mobilità sostenibile in occasione dell'instaurazione in Napoli delle ZTL-Centro Antico e ZTL del Mare, sia nell'ambito delle periodiche Consulte regionali e di municipalità.

Ancora una volta moltissimi cittadini interpellati, pur dichiarandosi favorevoli ai provvedimenti per promuovere la mobilità sostenibile, lamentano, tuttavia, una persistente **scarsa efficienza del trasporto pubblico**, motivo che frena fortemente l'intenzione di fare a meno dell'auto.

Intere fasce della popolazione (lavoratori, studenti, commercianti, professionisti, ecc.), pur favorevoli ai provvedimenti in favore della mobilità sostenibile, lamentano sostanzialmente non solo la diminuzione delle corse, legata alla preoccupante mancanza di risorse, quanto la diffusa ed endemica **mancanza dell'informazione al cittadino in merito alla programmazione** giornaliera degli orari delle corse delle linee e dei passaggi alle fermate dei bus o dei treni delle ferrovie afferenti alla città e alla provincia.

Risulta che un utente che voglia fare a meno dell'auto, non è in grado di organizzare i propri spostamenti nell'arco della giornata, perché non trova una informazione efficace né sui siti internet delle numerose Società di TPL, né tantomeno alle fermate, ai capilinea o sulle paline dei mezzi su gomma.

Se a questo si aggiunge il frequente ritardo nei passaggi e addirittura nelle partenze dai capilinea, è giocoforza che le Aziende di trasporto pubblico vengano viste come inaffidabili e inefficienti, a vantaggio dell'automobile che molti interpellati considerano un male costoso, stressante, ma necessario, di cui farebbero volentieri a meno se ci fossero le condizioni.

Si evince, quindi, che a Napoli c'è una considerevole **domanda potenziale di trasporto pubblico** e quindi di mobilità sostenibile oggi non soddisfatta, ma che potrebbe essere "catturata" a seguito di miglioramento di efficienza, con **conseguente aumento dei ricavi**.

Il WWF da molto tempo presta attenzione al fenomeno denunciato, cerca di individuarne le cause e, anche insieme ad altre associazioni riunite nel coordinamento mobilità, tenta di tenere sotto osservazione il fenomeno e di proporre rimedi che possano contribuire a "**risolvere il problema**".

Attualmente le aziende che gestiscono operativamente il trasporto pubblico in regione sono una moltitudine, circa 130 (centotrenta).

Nella sola città di Napoli, le principali direttamente impegnate, sono:

**A.N.M. spa** (*partecipata da Comune Napoli; 2.600 dipendenti*): autobus, tram e filobus di superficie.

**Metronapoli spa** (*controllata 100% da Comune Napoli; 540 dipendenti*): metropolitane, funicolari, scale mobili urbane.

**CTP spa** (*proprietà esclusiva della Provincia di Napoli*): linee su gomma suburbane.

**Trenitalia spa** (*interamente Ferrovie dello Stato*): passante ferroviario, linea 2 della metropolitana.

**SepSA spa**: (*concessionaria della Regione Campania*) ferrovie Cumana e Circumflegrea.

**Circumvesuviana srl** (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding ferroviaria delle Regione Campania*): linee ferroviarie ad est della città.

**Metrocampania Nord-Est srl** (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding ferroviaria delle Regione Campania*) : linee ferroviarie verso Nord-Est.

**EAV BUS srl** (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding ferroviaria delle Regione Campania*) : da Maggio 2008 ha ereditato il trasporto su gomma già di Circumvesuviana, Metrocampania Nord Est e Sepsa.

**Metrò del Mare** (*consorzio tra Società di navigazione con contributi Regione Campania*) : collegamenti marittimi costieri.

**Cooperative di Taxi.**

Ed indirettamente:

**ACAM Agenzia campana per la mobilità sostenibile** (*Regione Campania*).

**Napolipark** (*proprietà Comune NA; gestisce servizi di sosta, segnaletica, semafori, videosorveglianza; 280 dipendenti*).

**Muoversi - infomobilità in Campania** (*Servizio realizzato da Regione Campania e ACI*).

**EAV** (*unico socio Regione Campania*): Holding dei trasporti della regione Campania.

**ANEA Agenzia Napoletana Energia e Ambiente** (*consorzio indipendente tra 8 Enti, Comune e Provincia NA, ANM, ARIN, CTP, ENEL Distribuzione, Napoletanagas, Unione Industriali Provincia NA*)

Oltre agli assessorati competenti di **Comune di Napoli** (*11.000 dipendenti*), **Provincia di Napoli** (*1.400 dipendenti*)

,  
**Regione Campania**  
(*6.000 dipendenti*)

A titolo esemplificativo il WWF ha condotto una analisi di **ACAM** e delle 3 principali aziende di trasporto cittadine - **ANM,**

**SEPSA e METRONAPOLI**

-, preliminarmente visitando i siti web delle stesse, per vedere come esse si presentano al mondo esterno,

**soprattutto al cliente, cittadino o forestiero che sia**

L'analisi è stata eseguita attraverso una scheda-questionario in cui sono state segnalate e messe a confronto una ventina di caratteristiche funzionali del servizio fornito dalle aziende, al fine di capire se e quanto possano ritenersi soddisfatte le principali aspettative dell'utente in materia di **informazioni sul trasporto**, complessivamente inteso (orari dei passaggi, servizi di stazione, risposta ai reclami e alle richieste, ecc).

Inoltre sono stati sviluppati confronti con dirigenti delle aziende per meglio conoscere la realtà.

**Le osservazioni emerse al momento e dalle quali è partita l'attività del WWF, sono:**

1.

Innanzitutto il numero di Società che gestiscono il trasporto pubblico risulta troppo elevato; questa polverizzazione di soggetti fa sorgere molti dubbi sulla economicità del sistema e sulla reale possibilità di efficace coordinamento dei servizi. Pertanto si ritiene necessario attuare in tempi rapidi l'**accorpamento a livello di bacino regionale** delle aziende di trasporto, al fine di ottimizzare gli investimenti nelle infrastrutture e nei mezzi, nella manutenzione, nella logistica. Ciò consentirebbe, nello stesso tempo, di sostenere e sviluppare un sistema integrato ed equilibrato di mobilità, sia nello spazio mediante nodi di interscambio, sia nel tempo mediante integrazione degli orari delle diverse modalità di trasporto.

2.

L'utente che voglia conoscere il miglior percorso per muoversi da un punto ad altri, ancora oggi è costretto a visitare vari siti web, perdendosi nella ricerca perché essi non sono organizzati uniformemente e non sono user friendly. Ci si aspetterebbe che percorsi e orari dei mezzi siano immediatamente e con tutto risalto evidenziati al centro di interesse della Home page di ciascuna società di trasporto pubblico, ma così non è. Spesso, anzi, l'informazione sul percorso non viene proprio fornita e i tracciati delle linee sono indicati in modo dozzinale, senza il preciso indirizzamento di tutte le fermate. E' evidente l'esigenza di offrire una puntuale **informazione all'utenza**

in termini di percorsi, di passaggi alle fermate e di partenza dai capilinea, in maniera integrata tra i vari gestori di trasporto attuali. Questo servizio - su supporto anche cartaceo, oltre che informatico -, insieme alla disponibilità dei biglietti sempre ed in modo capillare, risponde ad una fondamentale esigenza dei cittadini e potrebbe essere reso a costi molto contenuti (con elevato beneficio), attraverso l'impiego di risorse in house.

3.

Altra esigenza, facile da soddisfare, è quella di rendere trasparente ai cittadini i "**contratti di servizio**" tra Aziende ed Enti concedenti, pubblicandoli integralmente su internet e informando a cadenza periodica sull'espletamento degli stessi. In tal modo si favorirebbe la auspicata partecipazione dei cittadini al processo di pianificazione e gestione dei servizi comuni.

4.

La "**carta dei servizi**" (spesso chiamata carta della mobilità), è auspicabile che sia unica

regionale e che venga redatta con il pieno coinvolgimento delle associazioni di cittadini interessati; in essa devono essere messi sullo stesso piano i diritti dell'azienda, dei lavoratori e quelli dei clienti. Soprattutto, quando c'è, deve essere applicata.

5.

Infine è opportuno che vengano nominati **soggetti indipendenti** altamente professionali, abilitati a monitorare i parametri del servizio e a quantizzare la customer satisfaction, dando importanza ai reclami e ai tempi di risposta agli stessi. Deve essere data giusta rilevanza alla pubblicazione periodica di dati e statistiche relative all'esercizio (dati di traffico, variazioni di utenza, impatto ZTL su abitudini di spostamento, nuovi servizi e strumenti rivolti alla clientela/utenza, confronto con altri modelli italiani ed esteri, percezione del servizio, bisogni), indispensabili per capire i fenomeni ed elaborare seriamente le strategie di miglioramento e allargamento del mercato. Ogni anno l'azienda di trasporto (o la Holding) deve fornire un piano di miglioramento dell'efficienza tecnico-economica del servizio, rispetto all'anno precedente, elaborato su dati precisi di bilancio e su chiara evidenza delle cause, anche remote, di eventuali perdite finanziarie.

Come si vede, una rete molto estesa e dalle grandi potenzialità, presenta ampi margini di miglioramento se affrontati sinergicamente e con l'intenzione di mettere il **cliente al centro del servizio di trasporto**

attraverso

**l'ascolto e il dialogo sul territorio**

, strumenti indispensabili per la crescita della qualità dei servizi.

Se si considera che lo sviluppo dell'offerta comporta l'ampliamento del bacino di utenza e di conseguenza attiva un circolo virtuoso in favore del miglioramento dei conti delle aziende di trasporto e della mobilità sostenibile, si deduce che la discussione di questo problema necessita di essere affrontata con energia e di acquistare centralità nei programmi delle amministrazioni pubbliche sul territorio regionale.



**L'obiettivo auspicabile è che il servizio di trasporto pubblico possa superare entro l'anno 2012 le carenze più evidenti, operando un riassetto totale con lo sguardo costantemente volto a far incontrare l'offerta, attualmente molto carente, con la domanda invece crescente favorita oltretutto da fenomeni non passeggeri quali la crisi economica, l'aumento del prezzo dei carburanti, i provvedimenti di pedonalizzazione e limitazione del traffico, ecc.**

**Avanzamento verso l'obiettivo del raggiungimento di maggiore efficienza nel settore del TPL. Si registrano alcuni impegni:**

1.

È stato annunciato, mesi orsono, dal Comune di Napoli l'accorpamento di ANM, Metronapoli e Napolipark, in un'ottica di risparmio di risorse e di efficienza dei servizi ai cittadini. Anche la Regione Campania annuncia provvedimenti di fusioni e razionalizzazioni. Alla data, non ci sono però impegni sui tempi di attuazione dei provvedimenti.

2.

ANEA ha avviato sul proprio sito, a Marzo 2012, la sperimentazione del portale "GIRANAPOLI - muoversi a Napoli con il trasporto pubblico", che fornisce la possibilità di conoscere con quali mezzi di TPL spostarsi da un punto all'altro della città e gli orari.

3.

L'assessorato alla mobilità del Comune di Napoli ha invitato ANM a istituire un tavolo di collaborazione con alcune associazioni tra cui il WWF per impostare iniziative tese a fornire una migliore informativa all'utenza. Il 18.7.2012 ANM ci informa di aver attivato il servizio Google Transit.

**Nota: a completamento del presente documento, si riportano dati forniti dalla stampa e dalle Consulte e ormai acquisiti all'opinione pubblica, quali:**

1.

EAV (2.428 dipendenti) lamenta un deficit di bilancio di circa 500 milioni di euro.

2.

Il comparto dei trasporti pubblici in Campania si serve di 14.000 lavoratori, di cui si valutano in numero di 1.600 gli esuberanti.

3.

Entro il 30 Giugno 2012 dovevano essere definiti i bacini territoriali ottimali del TPL (ma non è stato fatto).

4.

Entro Agosto 2012 ogni ente di governo di bacino deve provvedere ad una "Verifica di Mercato" per attuare la quale il governo centrale dovrebbe emanare un regolamento.

5.

Entro Settembre-Dicembre la Regione dovrebbe promuovere le gare d'appalto per riassegnare ex-novo tutti i servizi di collegamento su gomma, ferroviari e marittimi (se si attuano accorpamenti di Società TPL che assicurino risparmi economici, l'Ente di gestione di un bacino può continuare ad affidare il servizio in-House per tre anni).

WWF Campania - Via Michele Cammarano, 25 (80129) Napoli

(Vomero, zona Piazza Vanvitelli)

Tel. +39 081 5607000; fax +39 081 5601715

e-mail: [campania@wwf.it](mailto:campania@wwf.it)

sito dedicato alla mobilità sostenibile: [www.mobilitanapoli.it](http://www.mobilitanapoli.it)